HANS ALDERS

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Groningen, 29 januari 2015.

Geachte mevrouw Mansveld,

Op 13 november 2014 heb ik u geïnformeerd dat een onverkort handhaven van de 4e baan regel inclusief de daarbij vastgestelde normen van het nieuwe geluidsstelsel Schiphol, een groei van Schiphol tot meer dan 470.000 bewegingen ernstig in gevaar zou brengen, nadat was gebleken dat de luchtvaartpartijen onvoldoende in staat waren hun operatie zo te hervormen dat die was in te passen binnen de regel.

Dit probleem is toen niet voor het eerst aan de orde gesteld. In het aan u uitgebrachte advies over het nieuwe stelsel in oktober 2013 is al melding gemaakt van de spanning die zou kunnen optreden met de regel in het licht van de voorgenomen groei van Schiphol naar 510.000 bewegingen in 2020. Op dat moment werd er echter op gehoopt dat de sector in staat zou zijn haar operatie zo in te richten dat er geen problemen zouden hoeven op te treden. Dat laatste is helaas niet gelukt. Daarop hebben partijen hun bereidheid uitgesproken om gezamenlijk een verkenning uit te voeren naar het probleem en naar wegen te zoeken dit op te lossen. De Tafel heeft daarvoor twee maanden de tijd gevraagd.

Ik ben verheugd u te kunnen meedelen dat na intensief overleg partijen een eenstemmig advies aan u kunnen aanbieden met een voorstel tot oplossing van het gesignaleerde probleem.

Uitgangspunten

1. Partijen hechten eraan dat een oplossing past binnen de structuur van het akkoord van 2008.
2. Partijen bevestigen hierbij dat het akkoord uit 2008 met uitzondering van het hierna te formuleren voorstel onverkort van kracht blijft.
3. Bij het zoeken naar een oplossing is leidraad het handhaven van de balans tussen hinderbeperking en een selectieve groei van de luchthaven. waarbij het belang voor de Nederlandse en regionale economie van de hubfunctie wordt beklemtoond.

4. Bij hinderbeperking staat in dit geval voorop de erkenning van de positie van de inwoners van het meest zwaar gehinderde binnengebied.
5. Bij het economisch belang staat voorop dat met kracht verder moet worden gewerkt aan de ontwikkeling van de regionale luchthavens zodat die ook kunnen bijdragen aan een selectieve groei op Schiphol.

Voorstel

Op basis van de standpunten en overwegingen van partijen treft u onderstaand een voorstel voor de oplossing van het gesignaleerde knelpunt. Dit voorstel kan rekenen op de instemming van alle partijen aan Tafel.

1. De regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. Groei van Schiphol vindt plaats binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en binnen de regels van het geluidsstelsel.
2. De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
3. De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
4. De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:
    a. in geval van baanonderhoud
    b. in geval van uitzonderlijk weer
    c. in die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de 4de baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:
        i. NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is
        ii. vulkaan uitbarstingen IJsland
        iii. situaties waarbij de veiligheid in het geding is
        iv. en soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties.
5. Aan het eind van ieder gebruiksjaar maakt de sector een overzicht van de onder punt 4 bedoelde gevallen en stuurt die met redenen omkleedt naar de Omgevingsraad Schiphol. Dit laat onverlet de rol van de Inspectie die toezicht houdt op het juiste gebruik van deze bepaling.
6. De omgeving levert met het bovenstaande haar bijdrage aan de oplossing van het probleem; de luchtvaartsector is met het nemen van operationele maatregelen verantwoordelijk voor het resterende deel. De operationele maatregelen mitigeren het gebruik van de vierdebaan zodat binnen de norm op de vierde baanregel en met gebruikmaking van de hardheidsclausule een verdere groei van Schiphol mogelijk wordt.
7. Als tegemoetkoming voor de ophoging van de dagnorm en de introductie van een hardheidsclausule wordt de in het akkoord van 2008 afgesproken cap van 510.000 bewegingen teruggebracht tot 500.000 tot en met 2020.

8. Uitgaande van een volume van 450.000 in 2015 en op basis van de groeiprognose van 1,5-2,2% kan in 2020 een vraag verwacht worden van circa 485.000-500.000 vliegtuigbewegingen.
9. Na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt, is treedt de 50-50 regel in werking.
10. De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector.
11. Op dit voorstel is onverkort van toepassing de afspraak uit het advies van 2013 dat, indien in de praktijk blijkt dat – ondanks maximale inspanning – resultaten niet gerealiseerd kunnen worden, partijen met elkaar in overleg zullen treden en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing, partijen tot aanpassing/aanvulling van het akkoord kunnen komen.
12. Met betrekking tot de problematiek van de ruimtelijke ordening wordt het ministerie van IenM met nadruk verzocht op korte termijn een besluit te nemen over het eerder door de Tafel uitgebrachte advies over de transformatie binnen de 20 Ke zone en met de regionale overheden een aantal door de regio gesignaleerde knelpunten te inventariseren met betrekking tot het gebruik van geluidsgevoelige bestemmingen in het LIB binnen het 20 Ke gebied die volgens de regio maatwerk behoeven, ten einde te bezien of hierover, op korte termijn tot passende en werkzame oplossingen kan worden gekomen.

De luchtvaartsector neemt op basis van het bovenstaande het initiatief om de m.e.r.-procedure te starten op basis waarvan het bevoegde gezag het luchthavenverkeersbesluit Schiphol kan nemen.

Gezien de implicaties van dit advies voor de groei van Schiphol zouden de partijen aan tafel het op prijs stellen als u de bewindslieden van Financiën en Economische Zaken hiervan in kennis stelt.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders